



運送人の責任の実務的検討

池山明義

1 はじめに

本稿において筆者に与えられたテーマは、今次商法改正案における運送人の責任に関する考え方について、実務的側面からの検討を行うことである。これは、今次改正案が成立し施行された場合にそれが運送人の責任に関する実務に与える影響の検討と言い換えても良いであろう。運送人の責任に関する実務が運送人の定める契約約款等に依拠して行われるとすれば、それは結局、改正案が約款等のあり方に対し如何なる影響を及ぼすかの検討ということになる（もとより、運送人の責任に関する実務が本当に約款等に依拠して行われているかはそれ自体大きな問題であるが、本稿の考察対象外とせざるを得ない）。

本稿では、この点につき、まず貨物運送を対象として、①陸上運送（自動車運送を念頭におく）、②海上運送（複合運送を含む）、③航空運送の順で検討する。改正法は、規定の欠缺を埋めるべく、現行法と異なり、商法典に(a)通則たる運送一般に関する規定（第2編第8章）及び(b)例外たる（内水運送を含む）海上物品運送についての特別を置き（第3編第3章）、これとは別に、(b)国際海上物品運送についての特別法（国際海上物品運送法・以下「国際海運法」という）及び(c)国際航空運送について直接適用ある国際条約（モントリオール条約等）が存在するという体系に整理しているものの、(a)が典型的に適用されるのはやはり陸上運送であり、且つ、陸上運送といっても鉄道運送においては運送人の責任は事業者の約款にはあまり規定さ

れず法令である鉄道営業法及び鉄道運輸規程に依拠しており¹⁾、他方、複合運送が最も典型的に行われるるのは海上運送を中心とした形態であるからである。旅客運送については、その後に纏めて簡単に述べる。旅客運送は改正案では前記(a)の通則において規定されるに留まり（(b)海上旅客運送についての特別は廃止され）、(c)国際航空運送についての国際条約は旅客も規律するものの、今回の改正の対象外だからである。

もっとも、改正点は多岐にわたり、実務で行われる約款等の内容も、運送対象（貨物・旅客）及び手段（陸・海・空）のみならず、地域（国際・国内）や契約形態（個品・貸切、実運送・利用運送）により、そして何より当事者の関係により異なる。それゆえ、本稿は、主要な改正点が現行約款等につき与え得る影響についてある種の素描を試みるに留まる点、予め読者のご海容を願う。

以下、条文番号は原則として改正案のそれのみを引用し、商法は条文番号のみで引用する。

2 貨物運送

(1) 陸上運送

(a) 責任原則

責任原則については、過失推定責任との原則は変更されていないが、表現は変更された（575条）。第一に、自己だけではなく運送取扱人や使用人の行為も含む旨の言及が削除され、第二に、受取から引渡迄に滅失等（滅失、損傷又は延滞）が生じたことだけでなく前二者の原因が生じたことにつき責任を負うことが明らかにされた。前者

1) 例えば、JR旅客各社の旅客営業規則やJR貨物の貨物運送約款には、前者に遅延時の料金の払戻等に関する規定があるほか、運送人の責任それ自体に対する規定は見当たらない。

は、履行補助者法理一般の問題として処理する趣旨、後者は解釈上の疑義をなくすためと解される。したがって、現行約款等の書き振りの改訂は検討の余地があろうが、改訂がなくとも大きな影響があるとは言えないであろう。

(b) 高価品の特則の例外

改正案では、高価品の特則につき、①運送人が知っていた場合及び②滅失等が運送人の故意又は重過失によって生じた場合は除くとの例外が明記された（577条）。例外の要否乃至範囲は、そもそもこの特則の根拠をどう考えるべきかとも関連する理論的にも重要な問題であるが²⁾、実務的観点からは、①は現に運送人が認識している以上はやむを得ないという意味で、②も下級審判例³⁾で示された例外を明文化したと解されるという意味で、必ずしも現状からの大きな変更ではない。現行約款は、法文に従いこれらの例外を明記していないが⁴⁾、仮に改正案施行後もそのままとしても、これら例外を含む趣旨で解釈される可能性があろう。

(c) 責任限度額、賠償額の定型化

改正案では、商法上は、運送人の責任が任意規定という原則は維持されることを前提に、国際海運法（9条）のような責任限度額の制度は導入されていない。したがって、任意規定たる商法には特段の規定はないが運送の類型により一部約款上に責任限度額があり⁵⁾、原則的にはその効力は認められる（その合理性は民法90条、消費者契約法10条や、公法的な約款規制を通じて確保される）という現状には変更がない⁶⁾。

所謂賠償額の定型化についても、国際海運法（8条）と揃える書き振りの変更がされた点（ただし両者には滅失・損傷に係る責任に限るか運送品に関する損害賠償全般か、引渡時か荷揚時かの違いがある）

を除けば基本的に変更がない（576条）。単純な延着について、現行法では、580条2項但書や581条に「延著」への言及があることから、定型化の適用の有無につき解釈上の疑義があるが⁷⁾、改正案576条は対象を「滅失又は損傷の場合」に絞り、延着への言及もなくして、適用がないことを明確にしている。法制審部会審議の過程では、延着について民法の原則に委ねると滅失時に貨物価額が限度となることとの均衡を失し得るとの理由で、価額を限度とする案も出されたが⁸⁾、逆に、現行約款等には、運賃額等と関連づけた限度額を設定するものもあり⁹⁾、Default Rules変更による影響を懸念する立場からの反対もあり変更されなかった。実務への影響が回避された格好である。

(d) 責任の消滅事由

運送品の受取による責任の消滅については、從来から、荷受人が一部滅失又は損傷ある貨物の受取時に留保をしなかったとき又はそれを直ちに発見できないとしても引渡から2週間以内に通知をしなかった場合には消滅する旨の原則があり（例外は運送人が悪意であるとき）、その基本的な考え方は変わっていない（584条1項2項）。しかし、第一に、現行法では受取だけではなく運送費等支払も要件であったのに対して改正案では後者が削除され、第二に、運送人が更に第三者に運送を委託した場合（元請の契約運送人と下請の実行運送人がいる場合等）に関し、荷受人が自己の受取から2週間以内に通知を運送人にしたときは、運送人が更に当該通知から2週間以内に通知をする限り第三者の責任は消滅しない旨の特則が規定された（同条3項）。これらの規定の性質（強行規定か任意規定か）は、最近はあまり議論されていないように思われるが、任意規定としても、異なる合意が常に有効とまで言えるかは別問題であり¹⁰⁾、約款が現

2) 詳細は本号掲載の箱井論文を参照。また、ヘーブ・ヴィスピー・ルールズによる責任限度額の規定を有する国際海運法に高価品の特則を存置することの是非についても議論があったが、結局存置された（国際海運法15条参照）。

3) 東京地判平成2・3・28判例時報1353号119頁等。

4) 標準貨物自動車運送約款45条参照。

5) 標準宅配便運送約款では、運送人の作成する送り状に責任限度額が明記されることを前提として、滅失及び毀損の場合には当該限度額内で賠償する旨規定している（3条12号、25条）。

6) 当然ながら改正民法施行後は同法の定型約款規制（548条の2乃至4）の適用も受けると解される。

7) 小町谷撰三『運送法の理論と實際』（勁草書房、1953年）365頁、平出慶道『商行為法』（青林書院新社、1980年）463頁、田中誠二『海商法詳論（増補第三版）』（勁草書房、1985年）304頁、戸田修三・中村眞澄編『注解国際海上物品運送法』（青林書院、1997年）253頁〔佐野彰〕、落合誠一ほか『商法I——総則・商行為〔第3版〕』（有斐閣、2006年）223頁〔落合誠一〕、近藤光男『商法総則・商行為法〔第5版補訂版〕』（有斐閣、2008年）199頁、森本滋編著『商行為法講義〔第3版〕』（成文堂、2009年）155頁〔齊藤真紀〕、中村眞澄・箱井崇史『海商法〔第2版〕』（成文堂、2013年）246頁等。

8) 中間試案第1部第2の5(3)の乙案参照。

9) 標準貨物自動車運送約款47条5項参照。

行法に準じたままであると、改正案と異なる部分の効力について疑義が生じる余地があろう¹¹⁾。

責任の消滅時効乃至除斥期間についても、期間及び起算点（引渡又は引渡あるべかりし時から1年）こそ変わらぬものの、改正案では国際海運法の規定を商法に取り込む形で幾つかの改正がなされている。第一に、「時効二因リテ」との表現が削除され、第二に、運送人に悪意ある場合の例外が削除され、第三に、損害発生後の合意による延長に関する規定が追加され、第四に、運送人が更に第三者に運送を委託した場合の適用に関し、運送人が1年以内に損害を賠償し又は裁判上の請求をされたときは、運送人に対する第三者の責任にかかる期間は、それら事象があった日から3か月間延長されたものとみなす旨の規定が追加された（585条、現行国際海運法14条の削除）¹²⁾。これらの規定の性質は、現行国際海運法のそれと同様に除斥期間と解されるであろう。除斥期間とした場合のその規定の効力（強行規定か任意規定か）は一般論としては不明瞭な面があるが、任意規定だとしても¹³⁾、上記と同様、異なる合意が常に有効とまで言えるかは別問題であり、約款等が現行法に準じたままであると¹⁴⁾、同じく改正法の規定と異なる部分について効力に疑義が生じる余地があろう。仮に法的性質を国際海運法のそれに関する少数説に倣い消滅時効と取えて解すると¹⁵⁾、法律上の時効期間と異なる合意の効力については種々の議論

があり¹⁶⁾、問題は更に複雑になる。

(e) 不法行為責任との関係

現行商法には運送人の契約責任と運送人や被用者の不法行為責任との調整に関する規定は存在しないが、改正案では国際海運法（16条）に準じた規定が一部修正のうえ導入された。

第一に、運送人の契約責任と不法行為責任との関係について、契約責任に関する幾つかの法律上の規律が荷送人及び荷受人に対する不法行為責任についても及ぶことが明記された（587条本文）。但し、例外として「荷受人があらかじめ荷送人の委託による運送を拒んでいたにもかかわらず荷送人から運送を受けた運送人の荷受人に対する責任」については、この限りではない、即ち通常の不法行為責任を負うとされた（同条ただし書）。この例外は、宅配便運送に係る事故に関し、契約当事者でない荷受人に対する運送人の不法行為責任に関する宅配便運送約款の適用範囲が争われた最高裁判例を踏まえつつ¹⁷⁾、契約責任と同様の規律を不法行為責任に対して及ぼす範囲の限界につき、法制審部会での議論により新たに定式化されたものである。第二に、被用者の不法行為責任についても、運送人の不法行為責任が免除又は軽減される場合には同様に免除又は軽減され、但し当該被用者に故意または重過失があった場合には例外とする旨の規定が新設された（588条）。

これら規定の新設による影響は、従前、契約責

10) 小町谷・前掲注7) 404頁、田中・前掲注7) 322頁は、任意規定とするが、後者は無留保受取で直ちに絶対的に消滅するとの特約は民法90条違反で無効とも述べる。

11) 標準貨物自動車運送約款46条1項は、第一の点については改正案と同様に運送貨等の支払を要件としないが、第二の点については特段の規定がない。なお、航空運送における離船に関し後掲注28) 参照。

12) 細かく言えば、取り込むにあたり「運送品に関する」責任との表現が「運送品の滅失等についての」責任と修正され、本文第四の点に関し現行国際海運法14条3項と異なり運送人と第三者が期間を延長した場合に関する旨及がない形に修正されている。もっとも、現行国際海運法に関する従前の解釈を変更する趣旨ではないと解すべきであろう。

13) 国際海運法のそれは強行規定という解釈が一般的と思われる（戸田＝中村・前掲注7) 309頁以下〔中村真澄〕）が、延長については損害発生の後に限り延長合意との規定の反対解釈（ただし異説もある）、短縮については片面的強行規定性が根拠となるので、そのままでは借用できない。また、例えば現行民法506条3項の1年の期間制限は、除斥期間と解されつつ、同法572条が知りながら告げない場合等以外の特約を許し、更に住宅品質確保促進法95条や宅建業法40条は各所定の場合のみ無効としており、逆に言えば本来的には任意規定であることが原則と読める。

14) 標準貨物自動車運送約款49条。なお、本文後述のとおり、複合運送におけるJIFFA約款では国際的実務に倣い9か月の期間による責任消滅が規定されている。

15) 中村＝箱井・前掲注7) 279頁は、現行国際海運法14条につき「除斥期間と解すべき決定的根拠があるとまでは言えないようと思う」という。ただし、そこでは現行法の1年の期間が消滅時効と明示されていることも援用されている。また、現行約款等がそのまま「時効によって」との文言が残り、契約で時効を設定するという更に厄介な問題を提起する。

16) 改正民法の審議過程では、合意による時効期間等の変更についての規定の在り方全般が審議の俎上にあがっていたが（法制審民法（債権関係）部会資料14-1第2の2(5)、民法（債権関係）の改正関係に関する中間的な論点整理第36の1(4)等）、その効力を認めること（少なくとも無限定に認めること）については批判があり、最終的には、合意の効力については（別冊すると法律上の時効の強行規定性については）明文の規定が置かれていた。他方、これとは別に、権利についての協議を行う旨の書面合意による完成猶予の規定（151条）が導入された。

17) 最一小判平成10・4・30集民188号385頁は、荷受人も、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するときは、信義則上、責任限度額を超えて運送人に対して損害の賠償を求めるることは許されない旨判示した。

任とは別に不法行為に基づき契約以上の責任が追及された事例が実際どの程度あったかという事情に関連しており未知数であるが、少なくとも、これら規定の新設により、運送人に対する契約責任とは別に運送人又は被用者その他の者に対する不法行為責任を追及できる可能性が改めて意識され、反面、運送人側から見ると、これらの規定ではカバーされない部分に対する約款等での対処の必要が感じられることになるということは言えるであろう。すなわち、契約責任と同一の規律が及ぶのはあくまで法律上の規律のみ且つ自己及び被用者の責任に関してのみであるから、第一に、運送人が約款における特約（特に責任限度額）を不法行為責任にも及ぼしたければ（前記の最高裁判例の事案は、宅配便約款における責任限度額の規定の適用問題であるから、一義的には改正案587条の対象外である。）、従来から国際海上運送で行われているような約款上の対処が必要であるし、運送人が自己の被用者ではない下請人（例えば契約運送人に対する実行運送人）を保護したい場合についても同様である（代理又は第三者のためにする契約法理を援用する所謂Himalaya Clause）。第二に、逆に運送人が荷送人又は荷受人以外の者から不法行為責任を追及される場合（例えば下請運送人が自己に対する荷送人たる契約運送人に対する更に荷送人にあたる実荷主から契約責任を超える不法行為責任を追及され、契約運送人の約款等で保護されない場合）についても、やはり対処（荷送人に補償を求める所謂Circular Indemnity Clause）を検討する必要が出てくるかもしれない。後者は、荷受人に対する責任のうち改正案が上記で例外とした場合も含み得る。これら約款上の対処の効力は論点であり得るが、従前からこれらの対処がされた国際海上運送では無効と解されているとは言えず¹⁸⁾、それが一般化した場合でも、原則的には有効と解すべきであろう。

(2) 海上運送（含む複合運送）

(a) 責任原則等

海上運送については、国内運送が商法第3編第3章で規定され、国際運送がヘーグ・ヴィスピー・ルールズの国内立法である国際海運法で規定される。後者は今次改正では本邦加入の国際条約

の見直しは検討対象外であるため一部を除き変更はないが、前者は責任原則自体に変更があった。

現行法における国内運送人の責任原則の特色は、運送一般と同様の過失推定責任（現行法766条で準用される577条）とは別個の責任原因として、発航時の堪航能力につき担保義務を負うとされ（現行法738条）、且つそれが「担保ス」との文言どおりに絶対的な担保責任と解されてきた点にある¹⁹⁾。後者は堪航能力に関し（運送人側に証明責任があるとはいえ）運送人の相当注意義務を要求するに留まる国際海運法と比し不均衡であると指摘されてきた²⁰⁾。しかも、この点は強行規定であり特約不可ともされてきた（現行法739条）。これに対し改正案は、堪航能力をその内容につき国際海運法に準じて明確化したうえで運送人側に証明責任ある相当注意義務に軽減した（739条1項）。強行規定性についても、個品運送については維持されたが（同条2項）、航海傭船契約や定期傭船契約の下で運送が行われる場合については船荷証券所持人との関係を除き任意規定とされた（756条、707条）。他方、運送一般と同様の過失推定責任による責任原因については、現行法は、運送人自身の過失や船員その他の使用人の悪意又は重過失を理由とする免責特約を禁止するという限りで強行規定となっているが（現行法739条）、改正案では、商法の運送営業の規定が通則規定であることが明確化されることにより（第2編第8章第2節及び第3編第3章の標題参照）、運送一般の規定（575条）が海上運送人にも適用があることが確認される一方、現行法の如き免責特約の禁止が廃止されることにより、当該責任原則は国内運送人についても任意規定であることが明確化された。

以上の変更は、国内運送と国際運送で責任体系が同一となったことを意味するものではない。商法は任意規定、国際海運法は強行規定という根本的差異があることを前提に、前者では、後者では採用されている所謂航海過失免責及び推定免責事由や責任限度額に関する規定（国際海運法3条2項、4条、9条）はないままである。

これら変更による国内運送（内航海運）の実務に対する影響は、二面に分けて考えられよう²¹⁾。

18) これら対処は現行国際海運法20条の2が追加される前からなされており、むしろ、同条の追加後も従前同様そのような対処が必要と説かれている（独立的補助者に及ぼす場合に限し、落合誠一『運送法の課題と展開』（有斐閣、1994年）111頁）。

19) 最二小判昭和49・3・15民集28巻2号222頁参照。但し反対説も有力である。中村＝箱井前掲注7）211頁等参照。

20) 中村＝箱井前掲注7）211頁、中間試案の補足説明32頁等参照。

第一に、仮に、現行約款等に、現行商法の強行法的な絶対的担保義務と同趣旨が規定されている場合には、それがそのまま存置されるとそれはそれで（運送人に不利な）特約として有効と考えられるから、運送人としては、改正案の趣旨に沿った改正に遺漏なきを期する必要があろう²²⁾。第二に、個品運送における堪航能力に関する相当注意義務違反を除けば任意規定化されたことから、損害原因が当該違反である場合を除けば特約で責任限度額を付することが可能になった点が挙げられる。法制審部会審議の過程では、当初、内航海運業界から、国際海運法（9条）の如き責任限度額の制度の導入（ただし同一の金額という趣旨ではない）が要望されたが²³⁾、国際海運法におけるそれは国際条約に基づき且つ運送人の責任が片面的強行規定であるという前提の下で存在しているものであるところ、国内運送は前提を異にし、かつ商法は原則として任意規定であるゆえ必要あれば特約で対応すべきとして見送られた経緯がある。実際には、国内運送における約款等は認可制なので、国交大臣が定める標準約款等でそれらの余地が残されるか否かが影響力を有する。今後の動向が注目される。

(b) 不法行為責任との関係

この点の規律が元々国際海運法にありそれが商法本則に取り込まれたことは既に述べたが、それに際して設けられた例外は、国際海運法側にも新設された（16条2項）。もっとも、国際運送は基本的には国際貿易に伴う運送であるから、この例外に該当する事例は多くないと予想される。

なお、国際海運法では、この規律が荷送人及び荷受人のみならず船荷証券所持人にも及ぶとの規律は維持されているところ（16条1項）、国内運送においては、実務上船荷証券が発行される例はまずないとはいえる、商法上は従前から想定されてい

るにもかかわらず（現行法767条以下、改正案757条以下）、同様になっていない。あくまで荷受人からの不法行為に基づく請求が規律の対象で、船荷証券所持人からの不法行為に基づく請求に関しては言及がない（768条、587条、国際海運法16条1項対比）。これは、法制審部会ではそこまでしか審議されなかったということの反映と推測される。

(c) 複合運送

改正案は、複合運送についても規定を置き、貨物の滅失等に関する運送人の損害賠償責任は、陸一海一陸の例であれば陸一海一陸「それぞれの運送においてその運送品の滅失等の原因が生じた場合に当該運送ごとに適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した条約の規定に従う」との責任原則を導入した（578条）。

実務上は詳細な約款規定が置かれることに鑑みると、本条の影響は一見あまりないようにも思えるが、必ずしもそうとは言い切れない。何故なら、本条は必ずしも任意規定ではなく（強行規定か任意規定かは上記で適用あるとされた法令又は条約の規定の性質による）、中核となる海上運送に国際海運法が適用される場合にはそれは強行規定として適用されると解される余地があるからである。もっとも、責任原則そのものについては、従前から事実上そのように理解されていたのではないかと思われる所以²⁴⁾、大きな影響ありとは言えないであろう。問題なのは、責任の消滅（除斥期間）に関する規定である。現行約款には、おそらくは現行法上は規定がないことも一つの理由として、国際的実務を踏まえ引渡又は引渡すべかりし時から9か月の経過による責任の消滅を規定するものがある²⁵⁾。この規定は、国際的実務を踏まえていたる関係上、改正案に依拠する改訂の是非及び改訂しない場合の効力は軽々に論じることができないが、論議の的になると思われる。

21) なお、本文記載の点とは別に、陸上運送及び海上運送の定義の変更（現行法569条、684条、738条等、改正案569条対比）があった結果、従来は陸上運送とされた湖川、港湾その他の平水区域における運送人が海上運送となり、本文記載の堪航能力に関する相当注意義務を負う（個品運送については強行法的に負う）ことになった点は、もとより関係当事者にとって重要な改正であるが、紙幅の関係上本稿では立ち入らない。

22) もっとも、内航ROBO船又はコンテナ船に関する標準内航運送約款は堪航能力担保義務に関する規定を欠いており（18条参照）、一般社団法人日本海運集会所の制定に係る内航運送契約書は、その制定時（昭和15年12月）から、堪航能力について相当注意義務に軽減した規定を置いている（2条）。

23) 部会資料2第2の4(2)等参照。

24) 海上運送区间で事故が発生した場合に、偶々当該運送人が前後の陸上運送も含む複合運送の形で引き受けているからといって国際海運法の適用がないとは解釈されていないと思われる。なお、発生区间が不明の所謂concealed damageについては、今後は任意規定たる商法の通則規定が適用されるものの、約款上の責任限度額の規定は、それはそれで有効という整理になるのであろう。

25) JIFFA国際複合一貫輸送約款（2013年）26条2項。これはICC複合運送書類規則（1991採択）に依拠したものとされる（「JIFFA運送書類（2013年改訂版）解説書」67頁参照）。

また、陸一海（一陸）の複合運送に関し、船積又は受取複合運送証券の発行が義務化された（769条）。船荷証券につき船積又は受取証券の発行義務があることに準じたものである。現在でも複合運送についても船荷証券との標題の下に全区間をカバーする証券が発行されていることに鑑みると、これについても、その影響は一見大きくなさそうであるが、複合運送における受取時点（内陸のCY/CFS）が海上運送におけるそれ（臨港のCY/CFS）より早いことには留意が必要であろう。

（3）航空運送

航空運送について、現行法では、国内運送については規定がなく、国際運送は所謂モントリオール条約等が直接適用される。改正案では、後者は今次改正では本邦加入の国際条約の見直しへ検討対象外であるところから変更はないのに対し、前者は任意規定である商法第2編第8章の規定の適用を受けることとなった。

その結果、国内運送と国際運送とでは、責任原則（前者は過失推定責任（575条）、後者は限定された免責事由を有する厳格責任（モントリオール条約18条））を初め多くの点で差異が生じることが確認されることになった。この是非については従前から議論があるが²⁶⁾、実務的には、既に両者で差異のある約款が行われており²⁷⁾、改正案は基本的にそれを追認したとの評価ができよう²⁸⁾。

3 旅客運送

旅客運送に関する主たる変更点は、過失推定責任という責任原則に関し、現行法では任意規定であるところ、改正法では、人身損害（遅延を主たる原因とするものを除く生命又は身体の侵害）について、運送人の責任免除又は軽減を禁ずる片面的強行規定化が図られ、ただしその例外として、①

大規模な火災、震災その他の災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において運送を行うとき、②運送に伴い通常生ずる振動その他の事情により生命又は身体に重大な危険が及ぶおそれがある者の運送を行うときには特約が可能である旨が明記された点にある（591条）。

実務上は、過失推定責任より軽い責任原則を規定する例はあまりない（自動車運送における人身損害に関してはそれより重い場合が多い）と考えられ²⁹⁾、その限りでは、片面的強行規定化されても直ちに大きな影響が出るわけではないが、逆に、①②のような特殊な運送につき特約自由を認めたことから、実務上も、約款等によりこれら特殊な運送について別段の規定がなされる例が出てくると予想される。

4 結語

以上の素描からわかるように、改正案にはあまりdrasticな修正ではなく、それゆえ、実務への影響もdrasticなものは多くは想定されない。この点は、改正案が元々そのようなことを企図していないことの反映と思われる。その例外とまで言えるか否かは別として、一番大きな実質改正点は、内航運送における堪航能力に関する義務の相当注意義務化、次いで契約責任と不法行為責任との関係、消滅時効乃至除斥期間関連の改正であろう。

他方で、約款等の改訂を検討する必要があるという意味での影響は相応にあることは、上記で素描したとおりである。それら諸点についての改訂の要否について関係各位がそれぞれの立場で慎重に検討することが期待される。

（いけやま・あきよし 弁護士）

26) 落合誠一「わが国の航空運送人責任立法のあり方」NBL1006号（2013年）20頁、菅原貴与志「国内航空運送法制化に際しての諸論点」慶應法学30号（2014年）75頁等参照。

27) 国内貨物運送約款は、責任原則として過失推定責任を定め（JAL/ANA 42条）、高価品の特則を規定しないかわりに、価額の申告がある場合には申告額を限度として賠償し、申告がない場合には、貨物1口の到着地価額が3万円未満のときは到着地価額を申告額とみなし、3万円以上のときは3万円を申告価額とみなして賠償する旨規定している（JAL/ANA 43条）。

28) なお、一部減失又は損傷した貨物の受取を理由とする責任の消滅等については改正案と約款とでは齟齬がある。改正案581条は異議をとどめないと原則即刻、直ちに発見不能だと11日以内であるが、JAL/ANA国内貨物運送約款45条は7日である。後者には延長や不着についての制限もある。

29) 一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款54条、一般乗用旅客自動車運送事業標準運送約款7条は、免責事由として、運送人が、①運送人及び係員の無過失に加えて、②第三者の故意又は過失、③自動車の構造上の欠陥又は機能の障害の不存在まで要求している。自賠法3条を踏まえたものと推測される。他方、航空運送人の国内旅客運送約款は過失推定責任を規定している（JAL 43条1項及び3項/ANA 42条1項及び3項）。